

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern November 2005



Alex: Ex-DB-Wagen in privater Hand

Foto: PMo

- Komfort in Fernverkehrszügen ..... 4
- Wer Straßen sät ..... 6
- Tipps zum Fahrkartenkauf ..... 9

## Verkehrspolitik

### Die Quadratur des Gleises

Im Fernsehmagazin „Kontraste“ vom 20. Oktober im ersten Programm erfuhren verkehrspolitisch erfahrene Zuschauer zwar nichts Neues: Die Deutsche Bahn AG verschrottet brauchbare Fahrzeuge, um zu verhindern, dass Konkurrenten sie kaufen könnten. Darunter sind frisch aufgearbeitete Güterwagen und Loks mit HU noch für Jahre; die Sendung sprach populistisch von „TÜV“, damit auch jeder Autofahrer es verstehen konnte. Aber es gab neue Gesichtspunkte dazu: Nämlich dass diese Vorgangsweise illegal sein könnte. Die Fahrzeuge, die jetzt angeblich nicht mehr gebraucht werden, aber noch einsatzfähig sind, stammen allgemein aus einer Zeit, als die Firma noch die „Bundesbahn“ war, sie sind also von den Steuerzahlern finanziert und darum Volksvermögen, das nun durch ein Privatunternehmen vernichtet wird.

Natürlich wird dieser Bericht folgenlos bleiben; um die Vernichtung des Eigentums der Steuerzahler haben sich Politiker noch nie große Gedanken gemacht. Andernfalls wäre einmal nachzurechnen, was sämtliche Stilllegungen und Rückbauten seit Gründung der Eisenbahn bisher schon an Vermögenswerten beseitigt haben.

Hartmut Mehdorn umging elegant und nonchalant alle Antworten auf Anfragen zu seinem Zerstörungswerk, wie der Beitrag etwas hämisch anmerkte. Aber es gibt eine alte Spruchweisheit: Man meint den Esel, schlägt aber den Sack.

Mehdorn gilt als beratungsresistent und rechthaberisch. Auch mit uns hat er sich bekanntlich schon angelegt; wer nicht seiner Meinung ist, hat von vornherein unrecht, weil er allein ja die Wahrheit päpstlich gepachtet hat, und darum kann, wer immer ihm widerspricht, nur ein Profilneurotiker sein . . . Was aber soll der arme Mann in seiner Lage anderes tun?

Nehmen wir an, ein hochbegabter Mathematiker bekommt das Angebot, für viel Geld und auf lange Zeit an einem Institut zu arbeiten, das die Quadratur des Kreises endlich zu entdecken hat. Wer außer einem Märtyrer wird eine so verlockende Anstellung ausschlagen, nur weil er weiß, dass die Lösung der Aufgabe unmöglich ist? Also hilft nichts, als sich ein dickes Fell wachsen zu lassen und den unerfüllbaren Auftrag so lange wie möglich emsig vor sich her zu schieben. Und dann bleibt nichts übrig, als jeden vom Fach, der Einwände vorträgt, unsachlich abzufertigen. Denn dem Mathematiker ist ja bekannt, dass er das nicht kann, was er tun soll.

Die DB AG ist nicht schuld an ihren zwei letzten Buchstaben und vor allem nicht daran, dass man sie an die Börse zwingen will. Jeder, der etwas von Verkehr und/oder Wirtschaft versteht, muss einsehen, dass ein Unternehmen nicht gleichzeitig Daseinsfürsorge und Spekulationsgewinne einfahren kann. Jeder außer Politikern, die mit Hub-

schaubern und Dienstwagen zu reisen pflegen. Und die wollen davon nichts wissen, sondern schieben die Aufgabe an jemanden ab, der die Quadratur des Gleises eben erledigen soll. Und der sicher klug genug ist, dass er weiß, wie recht alle haben, die ihn fragen, wie er denn mit dieser Vorgabe zugleich weiterhin vernünftig Bahn fahren will.

Das wird sich auch unter der neuen Bundesregierung nicht ändern. Was nicht möglich ist, damit beauftragt man andere, das hängt nicht davon ab, wer gerade die Kanzlermehrheit hat.

Wer den Auftrag hat, Gewinn zu machen, koste es, was es wolle, der wird selbstverständlich keine Betriebsmittel an die Konkurrenz weitergeben, und der *darf* keine Verantwortung für Steuergelder berücksichtigen. Dafür wird er bezahlt; so einfach sind die Tatsachen. Die DB AG ist ein privater Wirtschaftsbetrieb geworden; auch eine Hamburger-Braterei wird ihre alte Friteuse nicht an die Frittenbude nebenan verkaufen, ein Friseur seine gebrauchten Scheren nicht an den neuen Salon, der in derselben Straße aufmacht und sich neue, eigene nicht leisten kann. Das wäre wirtschaftlicher Selbstmord. Wer ein solches Verhalten der Deutschen Bahn nicht in Ordnung findet, muss erst einmal die Privatisierung allgemein in Frage stellen. Solche Folgen hat sie nun einmal gesetzmäßig. Und wer einen private Firma leitet, hat keine andere Wahl, als sich an diese Regeln zu halten.

Haben wir also Mitleid mit Mehdorn? Darum kann es nicht gehen; der Mann hat das Amt immerhin freiwillig angenommen. Aber auch Fernsehjournalisten sollten nicht den Sack, sondern lieber den Esel prügeln und endlich darauf kommen, dass die Weichen nicht im Vorstand der DB, sondern in den Ministerien für Verkehr und ein paar weiteren Ressorts anders gestellt werden müssen, damit ein Bahnvorstand sich ohne Peinlichkeit ins Mikrofon hinein äußern kann. Wir müssen uns entscheiden: Wollen wir eine Bahn an der Börse oder als Verkehrsunternehmen? Wer den Wahnsinn versucht, Nutzen für die Allgemeinheit *und* Aktiengewinn auf einmal zu fordern, der verlangt zuviel für einen Vorstandsvorsitzenden, der auch nur ein Mensch ist – der braucht ein Wunder. Dafür sind aber nicht einmal Politiker zuständig; da hilft nur beten.

Schön wäre es, wenn man stattdessen wenigstens ein bisschen Vernunft erwarten könnte: Einsicht in die Möglichkeiten und Aufgaben eines Verkehrsbetriebes. Oder wäre Vernunft unter Politikern auch schon ein Wunder?

Michael Werner

#### **In eigener Sache**

Bitte benachrichtigen Sie uns rechtzeitig, falls sich ihre Adresse ändert; Sie sparen uns damit viel Arbeit und Geld und sich einigen Ärger. Danke,  
PRO BAHN Oberbayern

## **Komfort in Fernverkehrszügen**

### **Akademische (Nach)hilfe**

**W**as wir Fahrgäste schon immer wussten, uns aber bisher nicht zu sagen trauten, ist nun wieder einmal schwarz auf weiß nachzulesen. Unter dem unscheinbaren Titel „Grundlagen für eine effiziente Fahrgastraumgestaltung von Reisezugwaggons“ präsentiert Dipl.-Ing. Dr. techn. Bernhard Rüger in Heft 10/2005 der Eisenbahntechnischen Rundschau eigene umfangreiche Untersuchungen am Institut für Eisenbahnwesen, Verkehrswirtschaft und Seilbahnen der TU Wien, die es wohl weit über den österreichischen Bereich hinaus in sich haben. Befragt wurden über 13.000 Fahrgäste in österreichischen und internationalen Fernverkehrszügen und ca. 2000 großenteils nicht mit der Bahn reisende Urlauber, ergänzt durch mehrere hundert Zählungen und Messungen in den Zügen.

### **Das verblüffende Ergebnis**

Der Wunsch, in einem Waggon eine möglichst große Anzahl von Sitzplätzen unterzubringen, um die spezifischen Gewichts- und Platzkosten zu minimieren, sei zwar betriebswirtschaftlich verständlich und theoretisch korrekt, mache aber die Rechnung ohne das reale Fahrgastverhalten und führe daher nicht zur beabsichtigten Effizienzsteigerung, sondern im Gegenteil zum Sinken der tatsächlichen Zugauslastung.

Ohne allzu sehr ins Detail zu gehen, seien zwei Gesichtspunkte aus dem in jeder Hinsicht lesenswerten Artikel herausgegriffen:

So würden die Gruppengrößen (Alleinreisende 40%; zu zweit 20%; zu dritt 15%; vier und mehr Reisende 25%) bei der Aufteilung der Sitzplätze nicht immer richtig berücksichtigt. Wenn Einzel- wie Gruppenreisende den ihnen zur Verfügung stehenden Raum als unangenehm erleben, versuchen sie oft, ihre Privatsphäre deutlicher abzugrenzen, in dem sie zusätzliche Sitzplätze mit (Klein)Gepäck oder Garderobe belegen, die dann anderen Reisenden gar nicht oder nur mit der Hemmschwelle des Rückfragens zur Verfügung stehen.

Unterschätzt wird auch die Bedeutung des Reisegepäcks im Eisenbahnverkehr, worüber der Autor im Rahmen des Forschungsprojekts seine Dissertation erstellt hat.

Im Zuge der Platzmaximierung versuchen Verkehrsunternehmen wie Fahrzeughersteller den „ungenutzten“ Raum über den Sitzen zum Gepäckverstauen nutzbar zu machen, betriebswirtschaftlich völlig verständlich, nur der Fahrgast, „er ist nicht so“: Statt mehr oder weniger kiloschwere „Kofferchen“ in mehr oder meist weniger gut erreichbare Netze oder Ablagen hochzuwuchten (womöglich noch ähnlich dem legendären Dienstmann des unvergessenen Hans Moser auf „Eh-hopp“ mit Schwung über den Kopf

des – fremden – Sitznachbarn!), bevorzugt er bodennahe Ablagen. Sind die nicht vorhanden, werden schwere Gepäckstücke gerne im Gangbereich, vor oder auf Sitzen deponiert, um sich das, wie erwähnt, nicht immer risikolose Bodybuilding-Trainingsprogramm zu ersparen. Da die weit überwiegende Mehrheit der Reisenden ihre Utensilien im Blickfeld behalten möchte, werden bodennahe Ablagen in vom Sitzplatz entfernten Einstiegsbereichen oft nicht gerne genutzt. Die Folge sind blockierte Sitzplätze und mehr oder weniger zugestellte Gänge, was der Autor mit differenzierten Zahlen belegt. Im Sinne des Erfinders ist wohl beides nicht und da sich Kunden nun einmal nicht gerne umerziehen lassen ohne ihre Abwanderung auf andere Verkehrsmittel zu riskieren, geht der „Schuss“ auf eine bessere Platzausnutzung ein weiteres Mal nach hinten los.

Darüber hinaus ist eine komfortable Gepäckmitnahme ein entscheidendes Kriterium für die Verkehrsmittelwahl.

Etwa 80 bis 90 % aller Fernverkehrsreisenden möchten ihr Gepäck im Zug mitnehmen können, und zwar – wie schon erwähnt – in Sichtweite. Nur von den Urlaubsreisenden (etwa 12% aller Bahnreisenden) können sich bis zu 40% eine getrennte Gepäckbeförderung vorstellen.

Von den Nicht-Bahnfahrern nennen zwei Drittel Mängel auf diesem Sektor der Reisegepäckbeförderung als Grund, nicht die Bahn zu benutzen, von den Urlaubsreisenden gar 72 Prozent.

Fazit: Die Gestaltung vieler Reisezugwagen geht an für die Verkehrsmittelwahl entscheidenden Kundenbedürfnissen vorbei und erreicht daher erhebliche Potentiale des Fernverkehrsmarktes nicht. Effizienz und Attraktivität sind keine Gegensätze, sondern steigern die tatsächliche Auslastung und damit die Wirtschaftlichkeit des Fernverkehrs, eine isolierte Sitzplatzmaximierung führt hier eher zum Gegenteil.

Mit einer nur auf die Geschäftsreisenden fokussierten „Nadelstreifen- und Laptop-Bahn“ wird man daher nicht allzu viel „Mehr Verkehr auf die Schiene“ bringen (und verständlicherweise „lauern“ die Reisebusunternehmen mit Hausabholservice schon hinter allen möglichen und unmöglichen Ecken auf die von der „Bahn“ aufgegebenen Geschäftsfelder). Statt der Rasterfahndung nach bahnaffinen Kunden wäre zur Abwechslung wieder einmal die kundenaffine Bahn gefragt.

Thomas Kauderer

#### **Achtung, Terminänderung!**

Am üblichen Abend des zweiten Aktiventreffens, dem 16. November, sind die meisten Aktiven in Horb. Weil der Monat dieses Jahr einen Mittwoch mehr hat, können wir ausweichen und treffen uns deshalb eine Woche später, am 23. 11.

## **SZ-Kommentar**

*SZ-Landkr. 1.10.05*

### **Neue Straßen lösen Probleme nicht**

In Portland im US-Bundesstaat Oregon hat man schon zu Beginn der achtziger Jahre die Konsequenz aus der Tatsache gezogen, dass neue Straßen nicht weniger, sondern mehr Verkehr bringen. Anstatt wegen Dauerstaus auf den beiden bestehenden Stadtautobahnen eine dritte zu bauen, wie es die Stadtverwaltung wollte, haben die Bürger in einem Referendum einen Rückbau der bestehenden Highways und die Wiederinbetriebnahme der Jahrzehnte zuvor stillgelegten Straßenbahn durchgesetzt. Seither zählt Portland in allen Umfragen zu den Städten mit der höchsten Lebensqualität in den USA. Was im vermeintlichen Auto-paradies Amerika Bürgerwille möglich machte, geht bei uns noch lange nicht. Hier setzt man weiter auf Straßenbau, während beispielsweise die Stadt-Um-

landbahn aus finanziellen Gründen begraben wird. Bei der Stadt Garching hat man mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass die Klage des Bunds Naturschutz gegen die Westumfahrung vom Verwaltungsgericht München abgewiesen wurde. Doch schon am Donnerstagabend, wenige Stunden nach der aus Sicht der Straßenbefürworter positiv verlaufenen Verhandlung, scheint bei so manchem Stadtrat die Erkenntnis heraufgedämmt zu sein, dass es sich vielleicht um einen Pyrrhussieg gehandelt haben könnte – einen Sieg also, der nur scheinbar einer ist. Denn als die Planungen des Straßenbauamts für den Ausbau der B 471 vorgestellt wurden, wurde einigen klar, dass Garchings Verkehrsprobleme weder dadurch noch durch das nördliche Teilstück der Umfahrung gelöst werden. Allerdings gibt sich eine Mehrheit im Rathaus der Illusion hin, dass eine Weiterführung der Umgehung die Autolawine in der Stadt stoppen könnte.

*Walter Gierlich*

aus der Süddt. Zeitung Landkreis München 1.10.05

### **Quittung für verfehlte Verkehrspolitik**

## **Wer Straßen sät, ...**

**A**uch wenn es meist wenig Sinn macht, verpassten Chancen nachzuweinen, sei hiermit aufgrund eines lokalen, aber exemplarischen Anlasses mal eine kleine verkehrspolitische Rückbetrachtung gemacht. Aus Fehlern der Vergangenheit zu lernen, ist sicher besser, als sie zu wiederholen.

1997 verfasste PRO BAHN Oberbayern eine Studie, in der konkrete Vorschläge für ein von PRO BAHN und anderen vorgeschlagenes Stadtbahnssystem für München und sein näheres Umland erarbeitet wurden. Die Begründung dafür war die unbestrittene Beobachtung, dass Besiedlung und Verkehr genau dort am stärksten wachsen, wo der Öffentliche Verkehr eher schwach ist: in den Münchner Randgebieten und in den angrenzenden Gemeinden außerhalb der Stadtgrenze. Der Anteil des traditionellen Einfeldens ins Zentrum, das durch S- und U-Bahn unterstützt wird, sinkt in diesen Bereich. Der quer zu den Schnellbahnachsen verlaufende Verkehr hat dagegen stark zugenommen. Der Öffentliche Verkehr hat diese Entwicklung verschlafen.

Zum Nachlesen: <http://www.stadtbahn-muenchen.de/>

Ein paar Zitate aus den Einleitungskapiteln besagter Stadtbahnstudie:  
*[...] Andererseits zeigt die Bevölkerungsentwicklung im unmittelbaren Umland Münchens größere Wachstumsraten als in der Stadt selbst. Das Ergebnis dieser Entwicklungen sind die weiter steigenden Zahlen der Pendler, die auf dem Weg zur Arbeit ihr Auto benutzen. Während die Münchner zu über 50% den Öffentlichen Verkehr für ihre Wege benutzen, ist das im Umland aufgrund des mangelhaften Angebots nicht möglich. Die Tatsache, dass der außerhalb des Stadtgebiets zur Verfügung stehende Platz zum großzügigen Straßenbau genutzt wurde, hat die negative Entwicklung noch verstärkt. [...] Da neue Straßen aber auch mehr Verkehr anziehen, ist jede Lösung nach dieser Methode nur temporär. [...] Es fehlen – innerhalb und außerhalb der Münchner Stadtgrenze – leistungsfähige Tangentialverbindungen des Öffentlichen Verkehrs.*

Das Stadtbahnkonzept wurde abgelehnt.

Heute – keine 10 Jahre später – sind wir nun soweit, dass das von PRO BAHN ohne Stadtbahn vorhergesagte progressiv steigende Verkehrswachstum nicht nur spürbar, sondern schmerzlich geworden ist. Aktuell gibt es dazu das Beispiel der Stadt Garching, die trotz U-Bahn-Anschluss seit Jahrzehnten zwiebelschalenartig Umgehungsstraßen um ihren Ortskern legt.

Dass neue Straßen keine Probleme lösen, sondern meist welche schaffen, hat sich inzwischen sogar bis zu den Medien herumgesprochen. Der obenstehende Kommentar aus der Landkreisausgabe der Süddeutschen Zeitung bewertet das Geschehen in Garching. Diese Bewertung ist aber leicht auf andere Gemeinden übertragbar. Auch der Kommentator erkennt heute, dass man mit der Ablehnung des Stadtbahnkonzepts Chancen verpasst hat und nun die Rechnung für die damaligen Entscheidungen erhält.

Woran scheitert bis heute die Umsetzung des Stadtbahnkonzepts oder wenigstens einer Pilotstrecke? Das Stadtbahnkonzept scheitert an Leuten, die vierspurige Straßen weniger störend finden als zwei Straßenbahngleise in einer Ortsstraße. Es scheitert daran, dass die Planungsaufgaben für den Öffentlichen Verkehr häufig durch Stellen wahrgenommen werden, die einfach unfähiger sind als entsprechende Stellen, die Straßen pla-

nen. Es scheitert an Landräten, die Öffentlichen Verkehr im wesentlichen als Luxus betrachten. Es scheitert an der Deutschen Bahn AG, die so etwas im Raum München nicht auf ihren Gleisen haben will. Und es scheitert an der Verzagtheit der Verantwortlichen, beispielsweise der Münchner Stadtspitze, die nur mit unzureichenden Mitteln darauf reagiert, dass die Pendler die Verkehrsprobleme des Umlands ins Stadtgebiet importieren.

Ganz in der Nähe von Garching gibt es weitere Beispiele für negative Entwicklungen. Zwischen Oberschleißheim und Dachau scheiterte vor Jahren die Einrichtung einer Buslinie daran, dass sich die beteiligten Landratsämter nicht auf die Dauer einer Probezeit einigen konnten. In Hochbrück versucht man seit 2002 Holzschnitzen von der Straße auf die Schiene zu bekommen. Trotz erklärtem Willen und anerkannter Sinnhaftigkeit wird das Projekt seit Jahren zwischen den Mühlsteinen von Kommunen, Behörden und der DB zerrieben.

Dem Eindruck, dass im Verkehrssektor häufig eine Art Kartell der Unfähigkeit zugange ist, kann man sich nicht ganz entziehen. Unter solchen Randbedingungen immer am Ball zu bleiben und überall, wo es notwendig wäre, präsent zu sein erfordert einen langen Atem. Dies ehrenamtlich zu leisten ist bei der begrenzten Personal- und Finanzausstattung von PRO BAHN nicht immer einfach.

Dass beispielsweise die Befürworter einer Stadtbahn schon 1997 Recht hatten, hilft weder ihnen, noch den Bürgern der Region. Es zeigt höchstens, dass richtige Ideen auch richtig bleiben, wenn es Widerstände gibt und die Unvernunft zunächst einmal siegt.

Was aber helfen kann, ist, wenn sich mehr Leute für Verbesserungen im Öffentlichen Verkehr aktiv einsetzen. Ein Teil des Scheiterns zukunftsweisender Konzepte wie der Stadtbahn liegt auch immer an zuwenig Information, zuwenig Präsenz der Leute, die für solche Ideen werben. Gemeinderäte, Bürgermeister, Landräte, Verkehrsplaner, aber auch die Bürger wollen überzeugt werden.

Was wir brauchen, ist eine Massenbewegung für richtige und intelligente Entscheidungen in der Verkehrspolitik. Es kann nicht sein, dass Probleme, unter deren Auswirkungen am Ende alle Bürger leiden, in der Politik einen geringen Stellenwert haben. Fehlentscheidungen von Gemeinden, Landkreisen und anderen Institutionen dürfen nicht einfach hingenommen werden. Mündige und informierte Bürger müssen sich verstärkt in die Verkehrspolitik einmischen. PRO BAHN bietet hierfür eine geeignete Plattform und ist immer froh, neue Mitstreiter zu gewinnen.

Edmund Lauterbach

## Fahrkartenkauf unter Zeitdruck

### Ein Tipp, wenn's mal pressiert

**M**anchmal wird die Zeit beim Umsteigen von „Verbundverkehrsmitteln“ in die Regionalzüge zu knapp, um sich zum Erwerb einer Anschlussfahrkarte noch in die Schlange am Schalter einzureihen oder örtliche Fahrkartenautomaten zu dressieren. Wenigstens bei begleiteten Zügen sollte man sich sofort beim „KiN“ melden, weil dann in der Regel klar ist, dass man nicht schwarz oder grau fahren will, wenn man abwartet, ob der Schaffner kommt. Das erspart Missverständnisse und unerfreuliche Auseinandersetzungen und stärkt den Bord-Service durch Zugbegleiter, den wir aus Fahrgastsicht wohl nicht missen möchten. Als BahnCard-Inhaber hatte ich damit in den begleiteten Regionalzügen der DB noch nie Schwierigkeiten. Eine andere Möglichkeit wäre der Fahrkartenverkauf im Bordtreff wie beim ALEX. Ebenso käme mindestens ein sicher (!) funktionierender (!!) Automat im Zug mit entsprechend dem Gültigkeitsbereich der Verbundfahrkarte wählbarer Ausgangsstation für die Weiterfahrt dafür infrage, auch wenn prinzipiell der Schaffner der „personallosen“ Bahn vorzuziehen ist.

Festzuhalten bleibt, dass kundenfeindlichen Tariffallen in keiner Weise „marktgerecht“ und damit konkurrenzfähig zum mehr oder weniger jederzeit verfügbaren und flexiblen MIV sind, wie es Rudi Barth in dieser Zeitschrift vor kurzem nur allzu anschaulich geschildert hat. Für nicht wenige (vor allem Gelegenheitsfahrer) stellt dies eine nicht zu unterschätzende Hemmschwelle für „mehr Verkehr auf die Schiene“ dar. Die bei PRO BAHN eingehenden Beschwerden sind zu einem erheblichen Teil diesen mit etwas gutem Willen oft vermeidbaren Problemen zuzuordnen. Bei allem Respekt vor der gestalterischen Freiheit von Verkehrsunternehmen und Tarifverbänden: Es kann im Zeitalter von „Gemeinsamem Haus Europa“ und „Globalem Wettbewerb“ nicht sein, dass der tarifliche Fleckerlteppich immer noch der Kleinstaaterei der Schiller-Zeit (200 Jahre nach dessen Tod) gleicht.

Thomas Kauderer

#### Liebe Leser,

wieder zum Jahresende möchten wir Sie bitten, den Jahresbezugspreis für 2006 von unverändert 12 Euro auf das PBP-Sonderkonto 1037 20 730 bei der Sparda Bank München (BLZ 700 905 00) zu überweisen, sofern Sie keine Lastschriftzugsermächtigung erteilt haben. Wenn Sie sich darüber unsicher sind, fragen Sie bitte in der Geschäftsstelle nach, oder warten Sie den Abbuchungstermin ungefähr Mitte Dezember 2005 ab. **Bitte neue Kontonummer beachten!**

## Bayern-Ticket

### Kosten- und Konfliktpartipp

**I**n den bei PRO BAHN eingehenden Fahrgastbeschwerden wurde in der jüngsten Vergangenheit mehrmals das Konfliktpotential des Bayern-Tickets thematisiert. In der Werbebroschüre „Von A zu jedem B. Für 24 Euro.“ zum Bayern-Ticket der Deutschen Bahn wird zum Preis ausgeführt, dass es das Ticket für 24.– Euro an Automaten und im Internet gibt sowie für zwei Euro mehr auch in Reisezentren oder Agenturen. Das Bayern-Ticket Single kostet 17.– Euro am Automaten bzw. für zwei Euro mehr kann es auch bei den angegebenen Stellen erworben werden.

Weiterhin wird ausgeführt „Ist auf den Tickets ein Namensfeld vorhanden, so tragen Sie bitte vor Fahrtantritt Ihren Namen und Vornamen in Druckbuchstaben ein. Bei mehreren gemeinsam reisenden Personen trägt der Reisende mit der längsten Reisedistanz seinen Namen ein.“

Der Unterschreibende sollte auch stets einen gültigen Lichtbildausweis mitführen, da ein nicht vorhandener Ausweis auch schon des Öfteren zu erheblichen Auseinandersetzungen zwischen Fahrgast, Zugbegleitpersonal und Bundespolizei geführt haben soll.

Da die Tickets bei der DB immer auf ein bestimmtes Reisedatum ausgestellt sind – egal ob am Automaten oder im Personenbedienten Vorverkauf –, können folgende Hinweise möglicherweise hilfreich sein, um Kosten zu sparen und Flexibilität zu gewinnen:

- Die Bayerische Oberlandbahn verkauft das Bayern-Ticket u.a. an ihren Automaten. Dabei wird das Ticket erst durch Entwertung für einen bestimmten – also selbst frei zu wählenden – Tag gültig gemacht. Aber auch hier ist der Name einzutragen.
- Noch attraktiver ist der Vorverkauf bei der Münchener Verkehrsgesellschaft (MVG) in München. Sowohl in den drei Kundencentern am Marienplatz, in der Poccistraße und am Sendlinger Tor als auch an den Fahrscheinautomaten im U-Bahnbereich sind die Tickets ohne Aufschlag zu lösen. Auch die hier erworbenen Bayern-Tickets werden erst durch Entwertung für einen bestimmten Tag gültig gemacht. Zusätzlicher Vorteil hier: Es muss (bisher) kein Name eingetragen werden, wodurch der bei PRO BAHN vielfach eingesteuerte Beschwerdegrund entfällt.
- Die Automaten der MVG sind an dem MVG-Logo am Gerät zu erkennen. Bei Verknüpfungspunkten von U- und S-Bahn muss hierauf besonders geachtet werden, da an diesen Bahnhöfen für gewöhnlich auch DB-Automaten (diese sind an dem DB-Logo zu erkennen) vorhanden sind.

Von der BOB und der MVG ist es PRO BAHN bekannt, dass „kundenfreundliche“ Bayern-Tickets angeboten werden. Einige andere Unternehmen (z. B. RBA, RVO) verfahren analog zur DB. Aber auch bei ihnen kann das Bayern-Ticket erworben werden. Dann jedoch zum sofortigen Fahrtantritt und mit Eintrag des Namens.

Andreas Frank

**Samstag, 17. Dezember 2005**

## **Exkursion**

### **von Landshuts südlichen Anhöhen zur Isar und nach Moosburg**

Vom Bahnhof Landshut Süd geht es zuerst auf den Höhenrücken mit Aussicht auf das weite Isartal. Oben führt uns der Weg über Obergungolding, Tiefenbach und Viecht nach Eching zur Mittagseinkehr. Danach am Stausee Uppenborn (Vogelrastgebiet) vorbei, dann am mittleren Isarkanal und Ausgleichsweiher entlang nach Moosburg.

Gehzeit: ca. 5 Stunden, keine größeren Anstiege

Treff: München Hauptbahnhof bis 7.50 Uhr am Abfahrtsgleis 25

Abfahrt: um 8.05 Uhr Richtung Plattling, in Landshut umsteigen Richtung Mühldorf bis Landshut Süd

Führungsgebühr für PRO BAHN-Mitglieder € 3.–, für Gäste € 6.–  
Fahrpreis anteilig Bayernticket

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

### **Impressum:**

PRO BAHN-Post – Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern e.V.

PRO BAHN Oberbayern e.V., Schwanthalerstraße 74, 80336 München, Tel. 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66

PRO BAHN-Post-Redaktion: Dr. Michael Werner, Straßbergerstraße 28, 80809 München, Tel. 089/351 95 10

Mail: [pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de)

PRO BAHN-Post Termine: Thomas Bedacht, Nebelhornstraße 38, 80686 München, Tel. 089/502 98 31

Mail: [pbp-termine@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-termine@muenchen.pro-bahn.de)

Eigendruck im Selbstverlag; Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht, Belegexemplar erbeten.

Beiträge, die mit vollem Namen des Verfassers gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

Bezug der PRO BAHN-Post von Dezember 2005 bis Dezember 2006 (monatlich) durch Überweisung von € 13.– auf Konto 1037 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00). Bitte unbedingt vollständige Adresse im Feld „Verwendungszweck“ eintragen oder gesondert dem Herausgeber mitteilen.

Spenden für PRO BAHN Oberbayern bitte auf Konto 37 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00)

Die PRO BAHN-Post 12/05 erscheint am 30.11.2005, Redaktionsschluss ist der 26.11.2005.

PRO BAHN im Internet: <http://www.pro-bahn.de>

## **Termine**

Die **PRO BAHN-Geschäftsstelle** befindet sich in der Schwanthalerstr. 74, 80336 München, Telefon: 089/53 00 31, Telefax: 089/53 75 66 (U 4/5 Theresienwiese; Tram 18, (N) 19 Hermann-Lingg-Str. oder 10 Min. Fußweg vom Hbf).

**Stammtisch in München:** Jeden letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr im „Zwingereck“, Rumfordstraße 35, 80331 München, (S Isartor, Tram 17, 18 Reichenbachplatz)

## **PRO BAHN-Veranstaltungen**

Do. 27.10. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

Mi. 02.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 10.11. 19 Uhr, Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz 080 63/79 28)

Mi. 16.11. **Terminänderung:** Aktiventreffen verschoben zum 23.11.

Fr. 18.11. 17.45 Uhr, Eichstätt, Café „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Rhaban Lammeyer (Tel.+ Fax: 084 21/38 69, e-mail: [lammeyer@web.de](mailto:lammeyer@web.de))

Mi. 23.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 24.11. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

Mo. 28.11. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); PRO BAHN-Treff Augsburg und Schwaben; Gert Gehrke: **Das Eisenbahnbundesamt EBA stellt sich vor.**; Info: W. Karg: (082 51/ 538 87, e-mail: [w.karg@bayern.pro-bahn.de](mailto:w.karg@bayern.pro-bahn.de))

Mi. 30.11. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“

Fr. 02.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 07.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

## **Termine anderer Veranstalter**

Fr. 04.11. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Regionale Schienen (00 43/664/411 82 23, Fax: 00 43/62 74/49 66, e-mail: [office@regionale-schienen.at](mailto:office@regionale-schienen.at), [www.regionale-schienen.at](http://www.regionale-schienen.at))

Sa. 16.11. Treff 08.25 Uhr; München Hbf, Gleis 24, Zug Richtung Nürnberg (08.40 Uhr) bis Dollnstein; **Exkursion ins Altmühltal: Dollnstein, Solnhofen und Pappenheim**; Info: Eugen Reißing 089/700 46 08)

Mi. 16.11. 19 Uhr; Einsteinstraße 148, Herr Dorf Müller; **Dia-Vortrag: Elektrische Altbau-E-Loks**; Info: Otto Morneburg (089/90 46 02 45)

Fr. 02.12. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Regionale Schienen (00 43/664/411 82 23, Fax: 00 43/62 74/49 66, e-mail: [office@regionale-schienen.at](mailto:office@regionale-schienen.at), [www.regionale-schienen.at](http://www.regionale-schienen.at))

16.11-20.11. Horb; **Horber Schienentage**; Info + Anmeldung: Tagungsbüro Horber Schienentage, Postfach 240, 83089 Bad Endorf (Fax: 089/64 28 02 67, <http://horber-schienen.tage.de>)